Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4607**

17. Wahlperiode 28. 01. 2011

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Dr. Valerie Wilms, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zukunft der Mauterhebung auf bundesdeutschen Fernstraßen

Über den künftigen Betrieb des Mautsystems hat die Bundesregierung nach eigener Auskunft noch keine Entscheidung getroffen. Unklar ist insbesondere, ob ein neues Mautsystem errichtet oder das bestehende System weiter genutzt werden soll. Ebenfalls zu klären ist, welcher Betreiber das Mautsystem übernimmt und ob eine Ausschreibung dafür erforderlich ist. Zu beachten ist bei dieser Entscheidung, dass die Anlagen zur Mauterhebung der Toll Collect GmbH bis zum Auslaufen des Betreibervertrages abgeschrieben sind. Der Bund hätte nach eigenem Bekunden Anspruch auf kostenfreie Übertragung dieser Anlagen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Zu welchem konkreten Datum läuft der aktuelle Vertrag mit der Toll Collect GmbH aus?
2. Welche Vertragsverlängerungsrechte besitzen jeweils die Vertragspartner?
3. Will die Bundesregierung nach derzeitigen Überlegungen von etwaigen Verlängerungsrechten Gebrauch machen?
4. Müssen die beiden Schlichtungsverfahren vor einer möglichen Vertragsverlängerung abgeschlossen sein?
5. Wenn nein, wie ließe sich ein schwebendes Schlichtungsverfahren mit einer unabhängigen Verhandlung über eine Vertragsverlängerung vereinbaren?
6. Hat die Bundesregierung vertraglich mit den Eigentümern der Toll Collect GmbH Optionen vereinbart, nach denen die Bundesregierung das Unternehmen Toll Collect GmbH übernehmen kann?
7. Ist der Bundesregierung bekannt, dass in mehreren europäischen Ländern von der öffentlichen Hand derartige Optionen mit den Eigentümern zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses vereinbart worden waren?
8. Welche internationalen Beispiele sind der Bundesregierung bekannt, und welche davon können auf Deutschland übertragen werden?
9. Wie beurteilt die Bundesregierung Übernahmemodelle, um Abhängigkeiten vorzubeugen?
10. Wem gehören die Assets, insbesondere Mautbrücken, Geräte in den Fahrzeugen und zentrale Elemente (Server, Software etc.), von Toll Collect GmbH nach Auslaufen des aktuellen Vertrages?

11. Dürfte die Toll Collect GmbH im Falle einer Neuausschreibung des Vertrages in ihrem Angebot die bisher errichteten bzw. finanzierten Assets mit einbringen oder müsste die Toll Collect GmbH diese Elemente im Falle des Zuschlags neu finanzieren bzw. errichten?

12. Besteht, gegebenenfalls auf Basis des Preisrechtes, eine Möglichkeit, der Toll Collect GmbH darüber hinaus den Betrieb des Mauterhebungssystems aufzuerlegen?

13. Welche Planungen sind für die Neuausschreibung des Mauterhebungssystems bereits durchgeführt worden?

14. Erfolgt die Erfassung der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen durch die Toll Collect GmbH durch den gültigen Vertrag oder ist dafür eine Vertragserweiterung erforderlich?

15. Existieren Überlegungen zu einer unabhängigen Ausschreibung dieser zusätzlichen Mauterfassung?

16. Welchen Einfluss hätte eine unabhängige Ausschreibung auf die Laufzeiten im Vertrag mit der Toll Collect GmbH über die technische Umsetzung der Mautausdehnung auf vierspurigen Bundesstraßen?

17. Mit welcher Höhe der Betreibergebühren rechnet die Bundesregierung, wenn die Toll Collect GmbH mit der Erweiterung der Mautpflicht (Systemerrichtung und Betrieb) auf vierspurige Bundesstraßen beauftragt wird?

18. Wirken sich die Verhandlungen mit der Toll Collect GmbH im Zusammenhang mit der Ausweitung der Mautpflicht auf vierspurige Bundesstraßen auf die Verhandlungsstrategie der Bundesregierung im Mautschiedsverfahren aus?

19. Wann ist nach Einschätzung der Bundesregierung mit welchen Vorbereitungen zu beginnen, um rechtzeitig eine Neuausschreibung zu starten, die dem dann ausgewählten Unternehmen die Übernahme der Mauterhebung bei auslaufen des jetzigen Vertrages mit der Toll Collect GmbH zum vorgesehenen Zeitpunkt erlaubt?

20. Sind bereits Consultants von der Bundesregierung beauftragt worden, für die Vorbereitung der Neuausschreibung tätig zu werden?

    Wenn ja, welche Unternehmen sind das, und für welche Aufgaben jeweils?

21. Wie lange laufen die einzelnen Verträge mit diesen Consultants, und wann sind die Vergaben in welcher Form wo bekannt gemacht worden?

22. Sind bereits Ausschreibungen in Vorbereitung?

    Wenn ja, für welche fachlichen Aufgaben?

    Für wann ist geplant, diese Ausschreibungen mit welchen Fristen zu starten?

23. Ist bei einer neuen Ausschreibung des Betreibervertrages eine technologische Systemoptimierung vorgesehen, die Effizienzdefizite im bestehenden System korrigiert?

24. Wird die Bundesregierung bei etwaigen Verhandlungen über die Nutzung von Optionen zur Verlängerung des Vertrags mit der Toll Collect GmbH beraten?

25. Welche Beratungsunternehmen sind mit welchen Aufgaben in die Vorbereitung dieser Verhandlungen einbezogen?

26. Wann wurden diese Verträge ausgeschrieben, seit wann, und wie lange laufen diese Verträge?

27. Inwieweit dürfte die Möglichkeit zur Neuausschreibung des Vertrages über die Mauterhebung zum frühestmöglichen Zeitpunkt (gemäß des aktuellen Vertrages mit der Toll Collect GmbH) nach Ansicht der Bundesregierung durch die Verfügbarkeit von Beratern beeinflusst sein?

28. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung der Möglichkeit zur adäquaten Neuausschreibung des Vertrages über die Mauterhebung zum frühestmöglichen Zeitpunkt (gemäß des aktuellen Vertrages mit der Toll Collect GmbH), die durch die Verfügbarkeit adäquater Beratung beeinflusst ist, bei den Verhandlungen über die Nutzung von Vertragsverlängerungsoptionen bei?

29. Wie hoch ist aktuell die Quote der sogenannten Mautpreller, gestaffelt nach Satellitensystem (Onboard-Units) und manuellen System (Ticketterminals)?

    Wie wird diese Quote ermittelt?

    Erfolgt dies durch eine unabhängige Stelle und auf Basis unabhängiger Tests?

30. Wie sieht die momentane Kostenstruktur des Lkw-Mautsystems aus?

    Wie hoch sind die Kosten unter Berücksichtigung aller Aufwendungen (aufgeschlüsselt nach aus dem Betreibervertrag resultierenden Vergütung, Finanzierung der Onboard-Units, Kosten des Bundesamtes für Güterverkehr für die Kontrolle sowie alle anderen Kosten)?

31. Ist geplant, die ÖPP Deutschland AG in die Vorbereitung und Vergabe des Mauterhebungssystems einzubeziehen?

32. Mit welchen jährlichen Bruttoeinnahmen aus der Lkw-Maut rechnet die Bundesregierung jährlich ab 2012?

Berlin, den 28. Januar 2011

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333